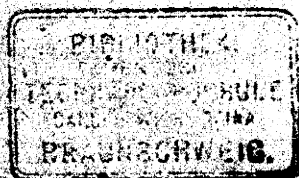


Sammlungs-Nr. II 768

**Veröffentlichungen**  
der  
**Vereinigung zur Förderung der südl. Linie des Mittellandkanals**  
Heft 10.

# Bericht

über die am 23. und 24. April 1918  
in Braunschweig stattgehabten Be-  
ratungen über die Vollendung des  
Mittellandkanals.



ermann, Braunschweig

2244 165

UB Braunschweig

84



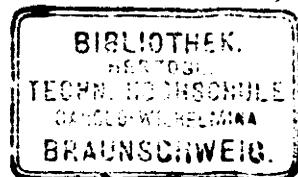
2244-165-0

2244-165 0

Veröffentlichungen  
der  
Vereinigung zur Förderung der südl. Linie des Mittellandkanals  
Heft 10.

# Bericht

über die am 23. und 24. April 1918  
in Braunschweig stattgehabten Be-  
ratungen über die Vollendung des  
Mittellandkanals.



Druck von Georg Westermann, Braunschweig

24621

## Liste der Teilnehmer

an den Beratungen über die Fortführung des Mittellandkanals  
in Braunschweig am 23. und 24. April 1918.

### A. Staatliche und kommunale Behörden.

Stb. Nr.	Behörden	Vertreter	Wohnort
1	Königl. Preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin	Ministerialdirektor Peters, Erzellenz	Berlin
2	do.	Ministerialdirektor Dr.-Ing. Sympher	"
3	Kgl. Sächs. Finanzminist., Dresden	Geh. Baurat D. Schmidt	Dresden
4	Königl. Sächs. Ministerium des Innern, Dresden	Ober-Regierungsrat Dr. Ruppert	"
5	Herzogl. Braunschw. Staatsminist.	Minister Krüger, Erz.	Braunschweig
6	" " "	Reg.-Rat Spannuth	"
7	Senat d. Freien u. Hansest. Bremen	Senator Apelt	Bremen
8	Königl. Oberpräsidium der Provinz Sachsen	Oberpräsidialrat Geh. Oberreg.-Rat Brener	Magdeburg
9	Eisenbahnabteilung im Kriegsministerium, Berlin	Major Dehler	Berlin
10	Schiffahrtsabteilung beim Chef des Feldisenbahnwesens	Reg.-Baumeist. Goede	"
11	Waffen- und Munitionsbeschaffungsamt, Berlin	Prof. Dr. Bruck	"
12	do.	Hauptmann Laeis	"
13	Kriegsamt, Kriegsrohstoff-Abteilung, Berlin	Hauptmann Boersch	Braunschweig
14	Kriegsamtstelle Hannover	Hauptm. v. Heimbürg	Hannover
15	" "	Hauptm. Wolterstedt	"
16	" Magdeburg	Rittmeister Klamroth	Magdeburg
17	Kanalbaudirektion Hannover	Oberbaurat Zander	Hannover
18	" "	Baurat Kühn	"
19	" "	Reg. u. Baurat Voebell	"
20	Herzogl. Baudirektion Braunschw.	Geh. Baurat Körner	Braunschweig
21	" " "	Reg.-Baumstr. Hesse	"
22	Frstl. Stolberg-Werniger. Kammer	Kammerpräsl. Lohmann	Wernigerode
23	Herzogl. Anhalt. Salzwerkdirektion	Oberbergat Gante	Leopoldshall
24	Kreisausschuß d. Kreises Bernburg	Kreisdirektor Knorr	Bernburg

Ffd. Nr.	Behörden	Vertreter	Wohnort
26	Kreistommunalverb. Blankenburg	Kreisdirektor Schulz	Blankenburg
27	Kreisausschuß d. Kreis. Wanzleben	Landrat Dr. v. Bahrfeld	Wanzleben
28	Kreistommunalverb. Wolfenbüttel	Kreisdirektor Floto	Wolfenbüttel
29	Kreisausschuß d. Kreistommunal- verb. Riddagshausen - Bechelde	Kreisdirektor Pini	Braunschweig
30	Kreisausschuß des Kreises Wernigerode	Landrat v. Stosch	Wernigerode
31	Kreisausschuß Helmstedt	Kreisdirektor Blasius	Helmstedt
32	" "	Regierungs-Baumstr. Paulmann	"
33	" Quedlinburg	Landrat v. Döttinghem	Quedlinburg
34	Kreisausschuß des Kreises Oschers- leben	Landrat Dr. Schroepfer	Oschersleben
35	Magistrat Halle	Stadtbaurat Lammers	Halle
36	" Magdeburg	Stadtrat Dr. Scheehl	Magdeburg
37	" Bernburg	Geh. Reg.-Rat Ober- bürgermeister. Leinweber	Bernburg
38	" Merseburg	Erster Bürgermeister Herzog	Merseburg
39	" Halberstadt	Stadtrat Grau	Halberstadt
40	" Goslar	Bürgermeister Klinge	Goslar
41	" "	Senator Cheloff	"
42	" Quedlinburg	Oberbürgermstr. Banfi	Quedlinburg
43	" "	Stadtbaurat Voß	"
44	" Egeln	Bürgermstr. Meinecke	Egeln
45	" Blankenburg	Bürgermeister Zerbst	Blankenburg
46	" Staßfurt	Stadtbaurat Seipel	Staßfurt
47	" "	Obering. Großpietsch	"
48	" Wolfenbüttel	Bürgermeister Enferth	Wolfenbüttel
49	" "	Stadtr. Wessel, M. d. L.	"
50	" Oschersleben	Bürgermstr. Dr. Sürth	Oschersleben
51	" Seesen	Bürgermeister Rohde	Seesen
52	" Hornburg		Hornburg
53	Gemeinde Leopoldshall	Bürgermeister Eckert	Leopoldshall
54	Magistrat Schöningen	Bürgermeister Schulz	Schöningen
55	Gemeinde Ihale	Bürgermstr. Schönermar	Ihale
56	" Bogelsdorf	Gemeindevorst. Klaus	Bogelsdorf
57	" Dedeleben	" Rahmann	Dedeleben
58	" Rohrsheim	" Schmidt	Rohrsheim
59	Gutsbezirk Aderstedt	Gutsvorst. Hoffmann	Aderstedt

## B. Handels- und Handwerkskammern.

Ufb. Nr.	Behörden	Vertreter	Wohnort
1	Handelst. f. d. Herzgt. Braunschw.	Geh. Kommerzienrat Dr. Schmidt	Braunschweig
2	" " "	Kommerz.-Rat Umme	"
3	" " "	Kommerz.-Rat Gutkind	"
4	" " "	Konservenfabr. Querner	"
5	" " "	Kommerzienrat Schwanneke	Hedwigsburg
6	" " "	Dr. Wahler	Braunschweig
7	Handelst. f. d. Herzogt. Anhalt	Kommerz.-Rat Richter	Dessau
8	" " " "	Syndikus Dr. Rausch	"
9	Handelskammer "Halberstadt"	Präsident Kaempfert	Halberstadt
10	" " "	Syndik. Dr. Bachmann	"
11	" Halle	Direktor C. W. Ködiger	Halle a. d. S.
12	" " "	Syndikus Dr. Pfahl	"
13	" Leipzig	Geh. Kommerzienrat Habenicht	Leipzig
14	" " "	Justizr. Dr. Wendtlandt	"
15	" " "	Dr. Uhlig	"
16	" " "	Eisenb.-Oberass. Leskow	"
17	" Bremen	J. H. W. Busch	Bremen
18	" " "	Syndikus Dr. Köfing	"
19	" Dresden	Syndikus Dr. Karst	Dresden
20	" Goslar	Senator Alberti, stellv. Vorsitzender	Goslar
21	Handwerkst. f. d. Hsrgt. Braunschw.	Vorsitzender L. Eide	Braunschweig

## C. Verbände und Vereine.

Ufb. Nr.	Verbände und Vereine	Vertreter	Wohnort
1	Bürgerverein Braunschweig	Direktor Körber	Braunschweig
2	Vereinigung für Getreide- und Produktenhandel	Kaufmann Boges	"
3	Verkehrsverein	Schulinspektor Sattler	"
4	Kaufmännischer Verein „Union“	Direktor Stäglich	"
5	Ziegeleibesitzerverein	Ziegeleibes. Damföhler	"
6	Haus- und Grundbesitzerverein	Stadtverordn. Frede	"
7	" " "	Stadtverordn. Menner- hoff, M. d. L.	"

Zfd. Nr.	Verbände und Vereine	Vertreter	Wohnort
8	Verein der Viehhändler Braun- schweigs und Umgegend	H. Weil	Braunschweig
9	Hohe- u. Wilhelmitorbezirksverein	Dr. Heinen	"
10	Verband reisender Kaufleute	Kaufmann Kalberlah	"
11	Verein der Konservenfabrikanten Braunschweigs und Umgegend	Dr. Ranter	"
12	Rabatt-Sparverein	W. Ohms	"
13	"	Ohlendorf	"
14	Deutsches Steinsalzsyndikat	Bergrat Hoehl	Staßfurt
15	Leipziger Kanalgesellschaft	Stadtr. Ludwig-Wolff	Leipzig
16	Rabatt-Sparverein	Kaufmann Sander	Braunschweig
17	Kath. kaufm. Verein	Kaufm. Joh. Euler	"
18	Bruchinteressentschaft Beierstedt	A. Mellin	Beierstedt
19	Vereinigung deutscher Blechwaren- fabrikanten	Fabrikant Th. Dohm	Braunschweig

#### D. Vorstands- und Ausschußmitglieder

(soweit sie nicht bereits als Vertreter von Behörden und Körperschaften angeführt sind).

1. Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann . . Braunschweig
2. Regierungs- u. Geh. Baurat Bramigt . Dessau
3. Geh. Baurat Contag . . . . . Berlin
4. Baurat Nagel . . . . . Braunschweig
5. Baurat Friede . . . . . Wolfenbüttel
6. Geh. Hofrat Professor Möller . . . . Braunschweig
7. Landyndikus Klaue . . . . . "
8. Landforstmeister Dr. Grundner . . . . "
9. Geh. Bergrat Herwig . . . . . "
10. Geh. Medizinalrat Prof. Dr. Beckurts . . "
11. Fabrikdirektor Ad. Otto Bielt . . . . Magdeburg
12. Baurat Goeh . . . . . Leipzig
13. Oberbergrat Ziervogel . . . . . Staßfurt
14. Bergrat Mittelsdorf . . . . . Leopoldshall
15. Direktor Klein . . . . . Wernigerode
16. Redakteur E. Feldhaus . . . . . Magdeburg
17. Gemeindevorsteher Giesecke . . . . . Hedeper



E. Firmen und persönliche Mitglieder,

Fb. Nr.	Name	Firma	Wohnort
1	Direkt. Reg.-Rat Pözet	Norddeutscher Lloyd	Bremen
2	Regierungsbaumeister Steinhoff	Halberstadt-Blankenburger Eisen- bahn-Gesellschaft, Blankenburg	Blankenburg
3	Bergassessor Nahnsen	Harzer Werke zu Rübeland und Zorge, Blankenburg	"
4	Direktor Hoffmann	Braunschw. Alt.-Gef. für Jute- und Flachsendustrie	Braunschweig
5	Direktor Salsfeld	Elektrizitätswerk Braunschweig	"
6	Direktor Frank	Überlandwerk Braunschweig	"
7	Baukdirektor Lebben- johanns		"
8	D. Reiche		"
9	Gewerbeinspekt. Vogel		"
10	A. Brückmann	Chemische Fabrik Oschersleben	Oschersleben
11	Oberamtmann Wahn- schaffe		Westerburg
12		Sächs.-Thür. Portl.-Zementfabrik Prüßing & Co., Schönebeck	Schönebeck
13	Fr. Welger	Gebr. Welger	Wolfenbüttel
14	Kommerzienrat Rud. Wolfe	Zementbau Rud. Wolfe	Leipzig
15	J. Ackermann		Braunschweig
16	Fr. Daniel	H. Bautler & Co.	Broitzem
17	Direktor Behnjen	Altien-Zuckerfabrik Dettum	Dettum
18	E. Däumler	Däumler & Bock	Braunschweig
19	Julius Grosse		Oschersleben
20	H. Kragenstein	Zuckerfabrik Wrede & Sohn	"
21	H. Woldt		"
22		C. F. Duwe & Sohn	Osterniewitz
23	Wilhelm Bienert		Quedlinburg
24	Direktor W. Behrens	Braunschweig. Portland-Zement- werke, Salder	Salder
25	Paul Witten		Schöningen
26	Ad. Klamroth	Zuckerfabrik Söllingen	Söllingen
27	Rittergutsbes. Richel- mann		Veltheim
28	Direktor Senferth	Altien-Ziegelei, Braunschweig	Braunschweig
29	W. Ahrens		"
30		Balhorns Bierbrauerei	"
31	Aug. Baumbach		"

Rfd. Nr.	N a m e	Firma	Wohnort
32	M. Josef	J. Baer	Halberstadt
33	H. Beyer		"
34	H. Klages		Harlingerode
35	G. Giesecke		Hedeper
36	Dr. F. Mügge	Zuckerfabrik Hedwigsburg	Hedwigsburg
37	L. Rog	Aktien-Zuckerfabrik Hessen	Hessen
38	Schäfer	Portland-Zementwerke Hoiersdorf	Hoiersdorf
39	Hermann Schmidt	A. Bracke, G. m. b. H.	Braunschweig
40		Braunschw. Blechwarenfabrik	"
41	Heinrich Briest		"
42	W. Damföhler	Dampfziegelei Weinberg	"
43	W. Duwe	Gebr. Dannenbaum	"
44	Direktor B. Hempel	Papierfabrik Gröningen, A. Woge	Gröningen
45		Heine & Co.	Halberstadt
46		Aktien-Zuckerfabrik Watenstedt	Watenstedt
47	F. Müller	Aktienzuckerfabrik Wierthe	Wierthe
48	Dr. E. Benze	Busch, Barnewig & Co.	Wolfenbüttel
49	Fr. Dieckmann		Braunschweig
50	Heinr. Dieß		"
51		Diskonto-Gesellschaft, Filiale Braunschweig	"
52	August Emter		"
53	Hufemeyer	F. Fricke	"
54		Funcke & Moll	"
55	L. Gerloff		"
56	Reinhold Goetze		Wolfenbüttel
57		Gebr. Schünemann	"
58	H. D. Händler		"
59	Hermann Groppel	Groppel & Ahrens	Braunschweig
60	H. Grünhagen		"
61	S. Hamburger	Hamburger & Littauer	"
62	G. Hecke, M. d. L.		"
63	M. Hopmann		"
64	W. Jürgens	Gebr. Jürgens	"
65	Fr. Kleuder		"
66	C. Th. Lampe		"
67	Ludwig Lauenroth		"
68	C. H. Hoffmann		Wolfenbüttel
69	August Schmalbruch		"
70	H. Eckensberger	H. Lauer & Co.	Braunschweig
71		J. Mauz & Co.	"

Stb. Nr.	N a m e	Firma	Wohnort
72	Lh. E. Meyer	Meyer & Schulpfus	Braunschweig
73			"
74	Redakteur Mumme		"
75	Karl Munte		"
76	Albrecht Müller		"
77	D. Poll		"
78	Rudolf Poll		"
79	Hermann Schropp		"
80	Georg Vopel		"
81	D. Herms	Weigell & Co.	"
82	Heinrich Frohwein		Halberstadt
83	Heinrich Maacke	Grüttemanns Nachf. Zuckerfabrik Ottleben Braunschw. Roggenmühle, A.-G. Zuckerraffinerie Dörschleben	Wolfenbüttel
84	W. Krug		"
85	H. Lüder I		Ottleben
86	Direktor Arnold		Lehndorf
87	Direktor Dauertow		Dörschleben
88	E. Knoke		Halberstadt
89			Wolfenbüttel
90	H. Behrens		Neuwegersleb.
91	Direkt. Hans Schimpf		
92	J. Falkenstein	Förderstedter Kalk- u. Zementkalk- werke Schenk & Vogel G.m.b.H., Magdeburg	Magdeburg
93	Gutsbes. Ernst Franke	F. Falkenstein	Braunschweig
94	Dr. W. Dreßler	A. Riebeck'sche Montanwerke A.-G.	Röhrsheim
95	Syndikus Dr. Hans Ulrich	Saccharinfabrik Magdeburg Süd-Ost	Halle
96	Werner Hauert	H. F. Hauert, Fabrikbesitzer	Magdeburg
97	R. Klotz	Blechwarenfabrik A. Runge	Dörschleben Braunschweig

#### F. Sonstige Teilnehmer.

1. Professor Fresow . . . . . Hildesheim
2. Schriftleiter Rodewald (Hann. Kurier) Hannover
3. Bürgermeister Dr. Hessel . . . . . Osterode
4. H. Kiefe, Stadtverordneter . . . . Braunschweig

## I. Verhandlungstag: Dienstag, den 23. April 1918.

### **Tagesordnung.**

Erledigung innerer Angelegenheiten:

1. Geschäftsbericht.
  2. Rechnungslegung und Rechnungsvoranschlag.
  3. Vorlage der den beteiligten Staatsregierungen vorzulegenden Denkschrift.
  4. Beschlußfassung über Drucklegung und Verbreitung der Denkschrift.
- 

Der Vorsitzende der Vereinigung, Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann, eröffnete 8<sup>1/2</sup> Uhr abends die Beratungen und begrüßte die Erschienenen.

Zu Punkt I der Tagesordnung: Geschäftsbericht, führte der Vorsitzende aus, daß bereits am Vormittage eine vertrauliche Besprechung mit den Vertretern maßgebender militärischer Stellen stattgefunden habe, in der die beim Bau der Südlinie zu berücksichtigenden militärischen und kriegswirtschaftlichen Fragen einer eingehenden Aussprache unterzogen seien. Am Nachmittag habe noch eine vertrauliche Beratung stattgefunden mit den Vertretern der an der Südlinie und den im Harz geplanten Talsperren beteiligten Regierungen über einige für die Durchführung der Kanalunternehmungen und der Talsperrenanlagen wichtige Fragen staatsrechtlicher und staatswirtschaftlicher Natur. Nachdem in beiden Versammlungen gewisse Grundfragen geklärt seien, sollten in einer späteren, für den Monat Juni vorgesehenen Beratung Einzelfragen erörtert werden.

Aus der weiteren Entwicklung und Tätigkeit der Vereinigung sei hervorzuheben, daß die Mitgliederzahl im abgelaufenen Geschäftsjahr eine weitere Steigerung erfahren habe. Es gehörten der Vereinigung jetzt als ordentliche Mitglieder 57 staatliche und kommunale Behörden, 8 Handels- und Handwerkskammern, 41 Verbände und Vereine sowie 534 außerordentliche Mitglieder, unter denen sich Vertreter fast sämtlicher Industrie- und Handelszweige des Kanalgebietes befänden, an.

Die Tätigkeit der Vereinigung und ihrer Ausschüsse habe sich in der Hauptsache auf die Prüfung und Ergänzung der Projekte erstreckt. An Projektänderungen bzw. Projektneubearbeitungen habe die Vereinigung ausführen lassen:

1. Linienverlegung der Endstrecke von Döfersleben bis zur Einmündung in die Elbe;
2. Projekt des Verbindungskanals zur Saale;
3. Tieferlegung der Scheitelsecke;
4. Linienverlegung bei Braunschweig;
5. Fortsetzung der Südlinie auf der rechten Elbseite bis nach Burg.

In Bearbeitung befände sich noch das Projekt der Saale-Kanalisierung für 600-t-Schiffe.

Die für diese Arbeiten aufgewendeten erheblichen Mittel (rd. 45 000 M.) seien von den beteiligten Körperschaften bereitwilligst aufgebracht. Besondere Beachtung sei weiterhin der Frage der Wasserspeisung der geplanten Kanalunternehmungen gewidmet. Zur Klärung dieser Frage seien durch einen besonderen Unterausschuß eingehende Untersuchungen angestellt; ferner seien umfangreiche wirtschaftsstatistische Erhebungen durchgeführt. Bei diesen habe sich die Erkenntnis immer mehr vertieft, daß in Mitteldeutschland ein Industriegebiet entstanden sei, das dem westdeutschen Industriegebiet an Bedeutung nahekomme und einer weiteren Aufschließung durch einen Großschiffahrtsweg dringend bedürfe.

Die Ergebnisse der angestellten Untersuchungen würden in der den Regierungen vorzulegenden Denkschrift niedergelegt werden.

Zu Punkt II der Tagesordnung: Rechnungslegung und Rechnungsvoranschlag, erstattete Herr Stadtrat Grau (Halberstadt) den Bericht. Es betragen im Rechnungsjahr 1916/17

die Einnahmen . . . . .	11 652,60 M.
„ Ausgaben . . . . .	8 670,81 „
so daß ein Kassenbestand von . .	2 981,79 „ verblieb.

Im Rechnungsjahr 1917/18 betragen:

die Einnahmen einschl. des Kassenbest.	15 934,92 M.
„ Ausgaben . . . . .	15 310,06 „
so daß ein Kassenbestand von . .	624,86 „ verblieb.

Dem Rechnungsführer wurde vorbehaltlich der Revision Entlastung erteilt.

Der für das Rechnungsjahr 1918/19 aufgestellte, mit 10 624,86 M. abschließende Voranschlag fand die Genehmigung der Versammlung.

Zu Punkt III der Tagesordnung: Vorlage der den beteiligten Staatsregierungen vorzulegenden Denkschrift, wurden sodann nähere Mitteilungen über die Anordnung und Ausstattung der Denkschrift und über das zugehörige Kartenmaterial gemacht. Dem Werke sollen 12 Wirtschaftskarten des Kanalgebietes beigelegt werden. Der voraussichtliche Umfang der Denkschrift werde etwa 360 Seiten betragen. Als Verkaufspreis sei einschließlich der Kartenbeilagen ein Betrag von 15 Mark vorgesehen.

Zu Punkt IV der Tagesordnung: Beschlußfassung über Drucklegung und Verbreitung der Denkschrift, wurde aus der Versammlung heraus darauf hingewiesen, daß es unbedingt notwendig sei, der Denkschrift, die ein außerordentlich wertvolles Material enthalte, eine möglichst weite Verbreitung zu geben. Es wurde in Vorschlag gebracht, die hierdurch entstehenden Kosten durch freiwillige Beiträge seitens der Mitglieder aufzubringen.

Nach kurzer Aussprache wurde beschlossen, die Denkschrift sämtlichen Abgeordneten der beteiligten Bundesstaaten zugänglich zu machen und die Kosten der Drucklegung durch freiwillige Beiträge aufzubringen. Die Festsetzung der Höhe der Auflage wurde dem Vorstande überlassen.

## II. Verhandlungstag: Mittwoch, den 24. April 1918.

### Tagesordnung:

1. Die bisherige Wirksamkeit der Vereinigung.
2. Die Vollendung des Mittellandkanals. Untersuchungen über eine zweckentsprechende südliche Linienführung und ihre volks- und kriegswirtschaftliche Bedeutung.
3. Stellungnahme zu den vorliegenden Projekten und Entschluß über die weiter zu treffenden Maßnahmen.

Der Vorsitzende eröffnete vormittags 9<sup>1/4</sup> Uhr die Hauptversammlung mit nachfolgenden Worten:

Inmitten des Krieges bereiten wir Werke des Friedens vor. Es ist dies ein Beweis innerer Kraft unseres Volkes und felsenfesten Vertrauens auf die Zukunft, aber zugleich harte Notwendigkeit. Wir müssen wieder einbringen, was wir in dem Kriege eingesetzt, allmählich abtragen, was wir an Lasten für die Zukunft auf uns genommen haben.

Der Krieg hat unser Gemeinschaftsgefühl, das Bewußtsein innerer Zusammengehörigkeit gegenüber der Umwelt uns übelwollender Nationen gestärkt, uns gelehrt, uns nur auf uns selbst zu stellen. Er hat uns gleichzeitig dazu gebracht, die Dinge mehr im großen, mehr vom Standpunkte der Staatsgemeinschaft zu nehmen.

Wir wissen, daß ein Werk wie die Vollendung des Mittellandkanals nicht mehr unter dem engen Gesichtspunkte privater oder lokaler Interessen zu erfassen, sondern danach zu beurteilen ist, ob der Großschiffahrtsweg geeignet ist, die produktiven Kräfte unserer Gesamtwirtschaft zu steigern und zu vermehren. Deshalb treten wir in unserer Vereinigung dafür ein, daß die Endstrecke des Mittellandkanals mitten durch ein industrie- und zukunftsreiches Gebiet gelegt, daß sie mit dem wichtigen mitteldeutschen Wirtschaftsgebiet aufs engste verbunden wird, daß sie im Zusammenhange mit einer im Braunkohlenggebiet natürlich gegebenen großzügigen Kraftwirtschaft und einer weitstichtig angelegten Wasserwirtschaft dazu beiträgt, die Gewinnung und Verarbeitung der reichen Bodenschätze des Kanalgebietes zu erleichtern, die hochstehende Bodenkultur weiter zu steigern. Der Zug zum Großwirtschaftlichen, der erkennbar durch unser gesamtes Wirtschaftsleben geht, muß auch solchen Landeskulturwerken ihr Gepräge geben.

Wir Mitglieder der Vereinigung sind uns bewußt, die Dinge von Anfang an in diesen ihren größeren Zusammenhängen, unter diesem höheren wirtschaftlichen Gedanken genommen zu haben. Wir gelangen mit unserer Aufgabe heute zu einem gewissen Abschluß. Die Vorarbeiten sind so weit erledigt,

wie es in der gemeinsamen Arbeit der technischen und wirtschaftlichen Ausschüsse möglich war. Was weiter zu tun übrigbleibt, ist, das in die Tat umzusetzen, was wir für richtig erkannt haben.

Wir haben die große Freude, bei unseren heutigen Beratungen auch die Vertreter der beteiligten Regierungen unter uns zu sehen. Wir danken dem Herrn Braunschweigischen Minister Krüger für den Rückhalt, den Se. Erz. von Anfang an unseren Arbeiten gegeben hat. Wir danken insbesondere auch den Herren Vertretern des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Wir erwarten nicht, daß Sie heute für uns Stellung nehmen, sondern wir erblicken in Ihrem Erscheinen den Willen zu einer gerechten Beurteilung der in Betracht kommenden Interessen, einer gleichwertigen Behandlung aller derjenigen Projekte, die zur Ausführung vorgeschlagen werden. Wir danken auch den Herren Vertretern der Kgl. Sächsischen Regierung, die stets ihr Interesse für unsere Arbeiten bekundet hat. Leider haben wir nicht die Ehre, auch die Herren Vertreter der Anhaltischen Regierung unter uns zu sehen, da Herr Staatsminister von Laue, der unsere Arbeiten auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft mit besonderem Nachdruck gefördert und das Interesse des Anhaltischen Staates auch an unseren Kanalplänen rückhaltlos anerkannt hat, durch das Hinscheiden Sr. Hoheit des Herzogs am Erscheinen verhindert ist.

Allen übrigen Vertretern, insbesondere den Herren Vertretern des Kriegsministeriums, des Chefs beim Feld Eisenbahnwesen und der sonstigen Behörden, Städte, Handelskammern, Verbände sowie den zahlreich anwesenden Vertretern von Handel, Industrie und Landwirtschaft möchte ich nicht unterlassen unseren Dank für ihr Erscheinen auszusprechen.

Minister Krüger, Erz. (Braunschweig): Die Weiterführung des Mittelkanals von Hannover bis zur Elbe ist für das Herzogtum Braunschweig eine Angelegenheit von außerordentlicher Bedeutung. Das bedarf keiner weiteren Begründung. Für die Stellungnahme der Braunschweigischen Landesregierung zu dieser Frage der Prüfung der einzelnen Linienführungen und des jetzt vorliegenden Arbeitsmaterials kann nur das allgemeine Interesse des Landes maßgebend sein. Von diesem Gesichtspunkt aus entspricht den Interessen des Herzogtums Braunschweig nur die Südlinie. Diese führt auf längerer Strecke durch reichentwickelte und noch weiter entwicklungsfähige Gebiete. Die südliche Linie fügt sich zwanglos und am besten ein in den allgemeinen deutschen Wasserstraßenplan, der eine Verbindung mit Mitteldeutschland und der Donau herstellen will. Die Braunschweigische Landesregierung vertritt daher den Standpunkt, daß die Südlinie tunlichst durchgeführt werden muß. Die sogenannte Mittellinie kann erst erörtert werden, wenn die Preussische Regierung den Bau der Südlinie endgültig ablehnen sollte. Die Nordlinie durchzieht das Land Braunschweig nur auf einem kurzen Wege auf einer kulturell nur wenig entwickelten Strecke und kann daher von Braunschweig nicht befürwortet werden. Das ist der Standpunkt der Braunschweigischen Landesregierung, den bekanntzugeben ich für wünschenswert hielt.

Ministerialdirektor Peters, Erz. (Berlin): Im Auftrage des Herrn

Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten habe ich zu danken für Ihre Einladung und die freundlichen Begrüßungsworte, die Sie soeben an uns gerichtet haben. Das große Werk des Mittellandkanals, dessen Verkehrsnutzen die Erfahrungen der Jetztzeit ja deutlich gelehrt haben, erheischt Vollendung. Über die Notwendigkeit der Fortführung des Mittellandkanals bestehen heute kaum noch Meinungsverschiedenheiten, wohl aber bestehen verschiedene Auffassungen über die Linie, die gewählt werden soll, um die fehlende Verbindung herzustellen. Die verschiedenen Vorschläge, Nordlinie — Mittellinie — Südlinie, haben jeder sein Für und Wider. Es wird jetzt darauf ankommen, nachzuweisen, welche Linie den Allgemeininteressen am besten dient. Von der Lösung dieser Frage muß die endgültige Entscheidung abhängig gemacht werden. Das Für und Wider muß sorgfältig gegeneinander abgewogen werden, um feststellen zu können, welche Linie das größte Saldo an Verkehrsnutzen aufweist. Die technischen und wirtschaftlichen Vorarbeiten werden uns dieses lehren. Die Entscheidung wird getroffen werden vom Standpunkt der gesamtdeutschen Verkehrsinteressen im Gegensatz zu den Lokalinteressen, die eine Rolle spielen könnten. Die Wasserstraße vom Rhein bis zur Elbe ist ein gesamtdeutsches Unternehmen von reichsweiter Bedeutung. Diese Auffassung hat die Preußische Regierung auch dadurch bekräftigt, daß sie beim Herrn Reichskanzler beantragt hat, das Reich möge sich bei den Vorarbeitskosten mit  $\frac{2}{5}$  beteiligen. Die heutige Tagung wird uns, so hoffen wir, in der Klärung der Frage einen Schritt weiter bringen. In diesem Sinne wünschen wir Ihren Beratungen den besten Erfolg.

Oberregierungsrat Dr. Ruppert (Dresden): Als Vertreter der Königlich Sächsischen Staatsregierung habe ich zu danken für die Einladung zu Ihren heutigen Beratungen und die freundlichen Begrüßungsworte Ihres Herrn Vorsitzenden. Wir sind Ihrer Einladung gern gefolgt, und es war uns sehr interessant, Ihren Beratungen zu folgen. Es ist Ihnen ja bekannt, daß Sachsen und auch die Sächsische Staatsregierung die Bestrebungen Ihrer Vereinigung seit langem mit hohem Interesse verfolgt, und es dürfte Ihnen noch weiter bekannt sein, daß die Staatsregierung wiederholt, in der Kammer sowohl wie auch bei anderen Gelegenheiten, ausgesprochen hat, daß sie die Bestrebungen der Vereinigung und damit die Südlinie fördere. Wir sind insofern in glücklicherer Lage als die übrigen beteiligten Bundesstaaten, da für uns nur die Südlinie in Frage kommt. Besonders dankbar sind wir auch der Vereinigung, daß sie das Projekt des Elster-Saale-Kanals, an dem Sachsen besonders interessiert ist, in ihren Arbeitskreis einbezogen hat. Wir wünschen Ihren Beratungen vollen Erfolg.

Oberpräsidialrat, Geh. Oberregierungsrat Brener (Magdeburg): Ich habe namens des Herrn Oberpräsidenten der Provinz Sachsen für die freundliche Einladung zu den gestrigen und heutigen Beratungen verbindlichst zu danken. Ich danke ferner dem Herrn Vorsitzenden, daß er den Sinn meiner Beteiligung bereits charakterisiert hat, habe aber meinerseits nochmals zu betonen, daß es sich dabei keineswegs um eine Stellungnahme des Herrn Oberpräsidenten



zu irgendeinem der schwebenden Kanalprojekte, sondern im gegenwärtigen Stadium lediglich darum handelt, alle diese Planungen möglichst genau kennen-zulernen, um die Stellungnahme vorzubereiten. Nach beendeter Prüfung wird der Herr Oberpräsident dann allerdings mit aller Tatkraft dasjenige Kanal-projekt zu fördern suchen, welches neben den allgemeinen großen Gesichts-punkten den Interessen der Provinz Sachsen am meisten entspricht.

Nach diesen Begrüßungsworten wird in die Verhandlungen eingetreten. Der Vorsitzende führte zunächst aus, daß die Arbeiten der Vereinigung durchaus sachlicher Art gewesen seien. Zeitweise habe sie allerdings auch aufklärend wirken müssen, und zwar namentlich da, wo die Gefahr bestand, daß die Ansichten über die technische Ausführbarkeit oder den wirtschaftlichen Wert der Südlinie durch unrichtige Vorstellungen oder Darstellungen ver-wirrt würden; diese aufklärende Tätigkeit sei aber von nebensächlicher Be-deutung gewesen. Es komme ja in der Hauptsache darauf an, daß von den Vertretern der verschiedenen Projekte das erforderliche Material möglichst sachlich zusammengetragen, und daß vor allen Dingen die wirtschaftliche Bedeu-tung der einzelnen Projekte nachgewiesen werde. Je klarer und sachlicher das Material bei den beteiligten Ministerien eingehe, desto mehr werde damit der Sache gedient. Die verschiedenen Wünsche und Ansichten etwa durch Mehrheitsbeschlüsse von Versammlungen ausgleichen zu wollen, sei von vornherein eine unfruchtbare und unnütze Arbeit.

Sodann ergriff Herr Dr. Wachler das Wort zu seinem mit einer großen Anzahl trefflicher Lichtbilder ausgestatteten Vortrage über die Vollen-dung des Mittellandkanals. Ausgehend von den vorhandenen Wasserstraßen ging Redner zunächst auf die technischen Verhältnisse ein und erläuterte an Hand mehrerer Karten die für die Fortsetzung des Rhein-Hannover-Kanals in Frage kommenden verschiedenen Linienführungen. Während auf der Strecke Hanno-ver-Braunschweig die Gelände-verhältnisse die Wahl einer bestimmten Linie nicht erforderlich machten, gestatte östlich Braunschweigs die geographische Gestaltung des Geländes für die Fortführung nur zwei Möglichkeiten, eine südliche Linie durch das Okerthal, das große Bruch zur Elbe oberhalb Magdeburgs, und eine nördliche Linie durch das Aller- und Ohrethal. Redner ging sodann näher auf die technischen Einzelheiten, die zu überwindende Höhe, die Wasserverspeisung ein und erörterte zum Schluß die Möglichkeiten der Elbüberbrückung, die, wie jetzt zu Ende geführte Untersuchungen gezeigt hätten, nicht nur bei der Nord-linie, sondern ebensogut auch bei der Südlinie möglich sei. Die an Hand mehrerer graphischer Auftragungen gezogenen Vergleiche der verschiedenen Linienführungen hinsichtlich der Länge und Kosten der Hauptlinien und ihrer zugehörigen Zweigkanäle ergaben, daß die Südlinie eine Gesamtbaulänge von 214 km, die Nordlinie eine solche von 276 km und die Mittellinie von 236 km erforderlich mache. Auch hinsichtlich der Kosten stehe die Südlinie mit 134 (einschl. Elbüberbrückung 167) Millionen Mark gegenüber der Nordlinie mit 146 Millionen Mark und der Mittellinie mit 145 (einschl. Elbüberbrückung 169) Millionen Mark günstiger da. In Tariffilometern ausgedrückt, ergebe

sich allerdings für die Südlinie für den Verkehr Rheinland-Berlin eine etwas längere Strecke, während andererseits wieder die Nord- und Mittellinie für den nach Anhalt und das obere Saalegebiet gehenden Verkehr eine längere Strecke als die Südlinie aufweise. Nach Klarstellung der technischen Grundlagen ging der Vortragende sodann auf die wirtschaftliche Seite der Frage ein. Ausgehend von der politischen Zugehörigkeit der Gebiete wurden zunächst Lichtbilder über die natürlichen Voraussetzungen zur Entwicklung des mitteldeutschen Industriegebietes, insbesondere über die Bevölkerungsdichte und die Siedlungen sowie Landwirtschaft und Forsten, vorgeführt, die für die Südlinie günstigere Verhältnisse als für die Nordlinie und Mittellinie zeigten. Die reichen und mannigfaltigen Bodenschätze im Gebiet der Südlinie seien die Grundlage für das Heranwachsen zahlreicher Industriezweige gewesen. Das schon vor dem Kriege in der Bildung gewesene mitteldeutsche Industriegebiet habe sich während des Krieges so gewaltig ausgedehnt, daß es sich dem östlichen und westlichen Industriegebiet in volkswirtschaftlicher und kriegswirtschaftlicher Beziehung beinahe an die Seite stellen könne. Die Südlinie, die dieses Industriegebiet in seiner ganzen Länge durchschneide, sei, da sie so die drei großen deutschen Industriezentren durch einen leistungsfähigen Wasserweg verbinde, auch von außerordentlich hoher kriegswirtschaftlicher Bedeutung.

Wenn man die Entwicklung des mitteldeutschen Eisenbahnnetzes, die in mehreren Bildern gezeigt wurde, verfolge, so finde man, daß die erste durchgehende westöstliche Eisenbahnverbindung fast genau im Zuge der jetzigen Südlinie gebaut sei. Besonders interessant war auch die Darstellung über die Zunahme des Eisenbahngüterverkehrs in dem Zeitraum 1902—1912, die klar die große Entwicklung des mitteldeutschen Verkehrsgebietes zum Ausdruck brachte.

Zum Schluß faßte der Vortragende seine Ausführungen dahin zusammen, daß technische Schwierigkeiten für die Südlinie nicht bestehen, volkswirtschaftlich aber zwingende Gründe zugunsten derselben sprächen. Sie bilde geradezu das Rückgrat des mitteldeutschen Industriegebietes. In Verbindung mit ihr könnte durch Talsperren ein Werk der Landeskultur von in Deutschland noch nicht geschaffenem Umfange ausgeführt werden.

---

Nach dem mit lebhaftem allseitigem Beifall begrüßten Vortrage führte in der anschließenden Aussprache Syndikus Dr. Kösing (Bremen) aus, daß von den Seestädten an den Mündungen der beiden Ströme, die durch das Schlußstück des Mittellandkanals verbunden werden sollen, Bremen von jeher nachdrücklich dafür eingetreten sei, daß die Fortsetzung des Rhein-Weser-Kanals bis zur Elbe eine wirtschaftliche Notwendigkeit sei, obgleich der binnenländische Verkehr hauptsächlich auf dem Gebiet der oberen Weser beruhe und in weiterer Richtung das Schwergewicht der Interessen im Westen, in dem westlichen Teil der Provinz Hannover sowie in scharfem Wettbewerb mit Rotterdam und Antwerpen in Westfalen und auch in der Rheinprovinz

liege. Dagegen habe schon die Denkschrift der Firma Havestadt & Contag, betreffend die Verlängerung des Mittellandkanals, nachgewiesen, daß der Verkehrszufluß, den Bremen aus dem Gebiete zwischen Weser und Elbe erhalten könne, und zwar aus dem Gebiete der Südlinie, zum mindesten recht ungewiß sei. Dennoch halte Bremen die Fortsetzung des Mittellandkanals zur Elbe nicht nur vom allgemeinen wirtschaftlichen und vom militärischen Standpunkte für geboten, sondern auch im Hinblick auf die Pflege und Förderung der Handelsbeziehungen, die das mitteldeutsche Industriegebiet mit Bremen in gewissem Umfange jetzt schon verbinden. Von diesen Gesichtspunkten habe die Handelskammer Bremen sich, als Nordlinie und Südlinie zur Wahl standen, für die Südlinie entschieden. Als dann die Mittellinie dazu gekommen sei, die durch Berührung von Peine und Braunschweig einen wesentlichen Teil der Vorteile der Südlinie erfülle, habe sie sich vorbehalten, zu prüfen, ob etwa diese Mittellinie die beste Lösung sei, zumal sie für den Durchgangsverkehr mit dem Osten eine Brückenüberführung des Kanals über die Elbe vorsah. Die heutigen Vorträge, insbesondere die überzeugenden, anschaulichen Bilder hätten jedoch gezeigt, daß auch die Mittellinie die Südlinie nicht ersetzen könne, da letztere immer den Vorteil behalte, daß sie, auch abgesehen von Peine und Braunschweig, die ja auch an die Nordlinie angeschlossen werden sollten, von vornherein einen weit ergiebigeren Verkehr bringe als die Mittellinie, und daß auch für den Absatz vom Westen und Osten die von der Südlinie durchschnittenen und angeschlossenen Gebiete aufnahmefähiger seien als die nördlicheren Landesstriche. Dabei werde auch der Durchgangsverkehr zwischen dem Osten und dem Westen des Reiches, für den eine Mehrlänge von einigen Kilometern keine Rolle spiele, der Südlinie in gleichem Umfange wie einer der nördlicheren Linien zufallen; zumal da, wie der Vortragende angeführt habe, die für den Durchgangsverkehr wichtige Überführung des Kanals über die Elbe auf einer Kanalbrücke auch oberhalb Magdeburgs im Zuge der Südlinie ausführbar sei. Aus diesen Gründen könne er für die Handelskammer Bremen erklären, daß sie sich auch gegenüber der Mittellinie unbedingt für die Südlinie ausspreche.

Schließlich möchte er noch wünschen, daß die vortrefflichen, eindrucksvollen Lichtbilder, die heute vorgeführt seien, demnächst auch im Zentralverein für Binnenschifffahrt gezeigt und erläutert würden.

Fabrikdirektor A. O. Bielt (Magdeburg) wies darauf hin, daß der vorzügliche Vortrag des Herrn Dr. Wachler gezeigt habe, wie hoch bereits heute die Industrie in Mitteldeutschland entwickelt sei und welche besondere Bedeutung sie für unsere Kriegswirtschaft besitze. Herr Dr. Wachler habe aber von der Bedeutung und dem Umfange des mitteldeutschen Industriegebietes nur zum Teil nähere Angaben machen können, so daß der tatsächliche Umfang dieses Industriegebietes weit entwickelter, als durch den Vortrag erkennbar, sei. Wenn man bedenke, daß die Entwicklung der verschiedenartigsten Industrien im mitteldeutschen Industriegebiet noch lange nicht abgeschlossen sei, und wenn man ferner die Tatsache berücksichtige, daß es sich hierbei nicht

um kriegswichtige Betriebe handle, sondern um solche, welche auch voll und ganz für die Übergangs- und Friedenszeit beschäftigt sein werden, so könne nicht davon gesprochen werden, daß das mitteldeutsche Industriegebiet rein lokale Bedeutung habe. Er habe dieses bereits auf der Tagung des Ausschusses des Rhein-Weser-Elbe-Kanals in Hannover besonders hervorgehoben und bedaure außerordentlich, daß seine Ausführungen nicht genügend Berücksichtigung gefunden haben. Dies veranlasse ihn, zu bitten, in der beabsichtigten Entschliebung klar zum Ausdruck zu bringen, daß für das mitteldeutsche Industriegebiet, welches, wie bereits erwähnt, nicht nur für die Landesverteidigung, sondern auch für die allgemeine deutsche Wirtschaft und die Weltwirtschaft von hoher Bedeutung sei, ausschließlich die südliche Linienführung des Mittellandkanals in Frage komme.

Hauptmann Boersch (Braunschweig) teilte mit, daß die Verlängerung des Mittellandkanals bis Peine vor mehr denn Jahresfrist bereits vom Kriegsministerium, Kriegsamt, Kriegsrohstoff-Abteilung erwogen worden sei, um die Erze der Ilseer Hütte nach Westfalen zur Entlastung der Eisenbahnen über den Wasserweg zum Teil zu leiten. Da die Steigerung der Eisenerzförderung 10 bis 20 Millionen Tonnen jährlich betragen solle, wurde es erforderlich, die Wasserstraßen bis zu ihrer vollen Leistungsfähigkeit von vornherein mit heranzuziehen. Von der Ausführung des Projektes der Fortführung des Kanals bis Peine mußte jedoch Abstand genommen werden, da es nicht möglich war, innerhalb Jahresfrist den Kanal bis Peine zu bauen. Es mußten deshalb die Häfen bei Hannover für Erzverladung ausgebaut werden und die Verbindung mit denselben mit Hilfe der Staats- und Anschlußbahnen erreicht werden.

Wenn nun die Fortführung des Kanals heute näher ins Auge gefaßt werde, so sei es bei der Bedeutung, die den Ilseer Lagerstätten für die Erzversorgung der deutschen Rüstungsindustrie im Kriegsfall zukomme, erforderlich, den Kanal so zu legen, daß er die günstigste Lage zu den Erzlagerstätten erhalte. Letztere erstreckten sich von Bünten im Kreise Peine bis Salzgitter im Kreise Goslar. Die südliche Linie entspräche den genannten Bedingungen, und müsse deshalb ihr der Vorzug gegeben werden.

---

Die Versammlung gab ihrer einmütigen Auffassung schließlich in nachstehenden, einstimmig gefaßten Beschlüssen aller anwesenden Vertreter der Vereinigung Ausdruck:

Die aus allen beteiligten Kreisen des mitteldeutschen Industriegebietes zahlreich besuchte Versammlung ist der einmütigen Überzeugung, daß das große Landeskulturwerk, die Vollendung des Mittellandkanals, unter dem höheren Gesichtspunkte der allgemeinen Steigerung unserer Produktivkräfte und in natürlichem Zusammenhange mit dem Wasserstraßenanschluß des mitteldeutschen Industriegebietes sowie mit einer großzügigen Wasser- und Kraftwirtschaft zu behandeln ist.

1. Den Interessen dieses hochwichtigen Wirtschaftsgebietes sowie der deutschen Volkswirtschaft im allgemeinen entspricht wegen ihrer überragenden wirtschaftlichen Bedeutung allein die südliche Linie des Mittellandkanals mit ihren zugehörigen Anschlußstrecken, welche das mitteldeutsche Industriegebiet in natürlicher Weise mit dem deutschen Wasserstraßennetz verbinden. Demgegenüber ist weder die Nordlinie noch die abgeänderte Nordlinie (sogenannte Mittellinie) noch das neueste Projekt einer wiederum abgeänderten Nordlinie (Rheder'sches Projekt) als gleichwertig anzusehen.
2. Die Versammlung spricht sich dahin aus:
  - a) daß die Vorarbeiten für die Fertigstellung des Mittellandkanals in südlicher Linienführung einschließlich des Verbindungskanals zur Saale tunlichst beschleunigt werden, damit mit dem Bau alsbald nach Friedensschluß begonnen werden kann;
  - b) daß gleichzeitig eine den Ausmaßen des Mittellandkanals entsprechende Verbesserung des Saalefahrwassers durchgeführt wird;
  - c) daß insbesondere auch der schon längst geplante Bau des Elster-Saale-Kanals baldigst in Angriff genommen wird.
3. Die Wasserspeisung des Mittellandkanals bedingt entsprechende Stauanlagen im Harz und dem Vorlande des Harzes. Die Versammlung hält es für notwendig, daß auch die Arbeiten der Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harze für diese Anlagen unverzüglich zu Ende geführt werden, damit die Inbetriebnahme des Mittellandkanals später keine Verzögerung erfährt.
4. Nach den Erfahrungen des Krieges ist der Anschluß des mitteldeutschen Industriegebietes an das deutsche Wasserstraßennetz auch militärisch und kriegswirtschaftlich ein zwingendes Bedürfnis. Diesem wird nur allein durch die südliche Linienführung des Mittellandkanals am besten entsprochen.
5. Wenn später der auf dem südlichen Mittellandkanal zu erwartende Verkehrsumfang eine Entlastung erfordert, so ist dieser Entwicklung durch einen möglichst geradlinigen, von Hannover oder von Peine über Ölsfelde zum Blaue-Kanal führenden Wasserweg Rechnung zu tragen.

Mit Worten des Dankes schloß darauf der Vorsitzende die Verhandlungen.

---